

BIJLAGE 2 OVERZICHT BEVINDINGEN MET REACTIE HOE DEZE ZIJN VERWERKT

1. Algemene bevindingen

Tek.nr.	Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling	Ernst	Hoe opgepakt?
	1.1.1	De projectscope bevat maar een deel van het traject tussen Utrecht en Bunnik. Hierdoor bestaat kans op/ontstaat er versnippering van het wegbeeld. Dat kan vervolgens tot verwarring bij de weggebruiker leiden omdat het wegbeeld niet 'voorspelbaar' is.	Wegbeeld afstemmen met aangrenzend project (overkapping A27) en project doorzetten tot in Bunnik zodat er een eenduidig wegbeeld ontstaat waardoor het rijgedrag voorspelbaar wordt.	A	Trajectdeel (ihkv de Ring) tussen de Mereveldseweg en Utrecht wordt afgestemd op reconstructie N411 vanaf de Mereveldseweg. N411 wordt tot aansluiting Baan van Fectio uitgevoerd. Fietsstraat wordt doorgetrokken tot de Van Zijldreef in Bunnik.

Tek.nr.	Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling	Ernst	Hoe opgepakt?
	1.1.2	<p>Begrip fietsstraat: "Een fietsstraat is een straat die is ingericht als een soort fietsroute waarop ook auto's zijn toegestaan. Juridisch gezien heeft de fietsstraat geen aparte status en zijn er ook geen officiële verkeersborden hiervoor opgenomen in het RVV. Wel zijn er tegenwoordig standaard borden gangbaar, waarop aangegeven wordt dat auto's te gast zijn, maar dit zijn geen officiële verkeersborden. De verharding van een fietsstraat is vaak in rood asfalt uitgevoerd, maar hierop zijn ook uitzonderingen. Fietsstraten liggen vrijwel altijd in de voorrang." De fietsstraat geeft bij de fietser verwachtingen waarop het rijgedrag wordt aangepast. De combinatie van het uiterlijk van een fietspad waarop autoverkeer tot 60 km/uur mag rijden en ook nog landbouwverkeer aanwezig kan zijn komt dan niet overeen met deze verwachting. Het Duurzaam Veilig-principe 'functionaliteit' stelt dat straten slechts één enkele functie mogen hebben. Een fietsstraat wordt volgens Duurzaam Veilig gecategoriseerd als 'erftoegangsweg'. Dat betekent dat toegang verlenen tot de aan de straat grenzende percelen de hoofdfunctie van de fietsstraat is. Voor motorvoertuigen is deze stelling waar, maar voor fietsers ligt dit genuanceerder. Een fietsstraat is in de regel onderdeel van een</p>	<p>Maak een keuze hoe de parallelweg in te richten: als fietspad waar de auto's worden toegestaan (fietsstraat) of als parallelweg waardoor voor alle wegebruikers de verwachtingen eenduidig zijn.</p>	A	<p>In het plan is gekozen voor een eenduidige fietsstraat over het gehele traject (donkerrood) met een snelheidsregime van 30 km/uur.</p>

Verkeersveiligheidsaudit

Bevindingen audit met reactie hoe deze zijn verwerkt

Tek.nr.	Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling	Ernst	Hoe opgepakt?
	1.1.3	<p>Het profiel van de parallelweg is voorzien van een afwijkende strook in het midden. Bij een fietsstraat met een breedte van 5,5 m wordt deze toegepast om het voor autoverkeer oncomfortabel te maken door deze verhoogd uit te voeren. Dit dwingt de automobilist te kiezen of om rechts van het midden te blijven of duidelijk over het midden te gaan rijden en zorgt daarmee voor een snelheid remmend effect.</p> <p>Door de stoek alleen visueel uit te voeren, zonder significante afname van het comfort voor de auto, zal deze nauwelijks effect hebben op het rijgedrag.</p>	<p>Keuze maken in te hanteren profiel op basis van CROW publicatie 216</p> <p>Fietsstaten in hoofd fietsroutes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Type 1: 4,5 m • Type 3: 4,5 m • Type 4: ca. 5,5 m, bestaande uit 2 rabatstroken van ca. 0,60m, 2 rijlopers van 2,00 m en een overrijdbare middenberm van ca. 0,60 m. 	A	<p>Gekozen oplossing voor parallelweg Profiel voldoet aan C.R.O.W. publicatie 216</p>
	1.1.4	<p>In het ontwerp is uitgegaan van een snelheidsregime op de parallelrijbaan van 30 km/u ter hoogte van bebouwing en op de overige 60 km/u.</p> <p>Gezien de hoge intensiteit van het fietsverkeer gaat een snelheid van 60 km/u tot conflicten leiden.</p> <p>Opmerking: Volgens de principes van Duurzaam Veilig bestaat er geen 30 km/u buiten de bebouwde kom.</p>	<p>Het snelheidsverschil tussen fietsverkeer en autoverkeer zo klein mogelijk houden.</p>	A	<p>De fietsstraat krijgt een snelheidsregime van 30 km/uur over het gehele traject.</p>

Tek.nr.	Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling	Ernst	Hoe opgepakt?
K05-K06	1.1.5	Een GOW met kenmerken van een ETW (60 km/u en langsparkeren) geeft geen herkenbare vormgeving volgens de principes van Duurzaam Veilig. De hoge verkeersintensiteit maakt het toepassen van een ETW-profiel niet wenselijk.	Een duidelijke herkenbare afweging maken bij de toe te passen profiel wat betreft elementen, breedtes en snelheid.	A	GOW wordt ingericht conform binnen IPO ontwikkelde standaard. Geen fysieke (in verband met de hoge verkeersintensiteit) maar wel visuele versmallingen om snelheid 60 km/uur af te dwingen. Maatregelen die de snelheid beïnvloeden zijn: <ol style="list-style-type: none"> 1. Plateau aan de oostzijde van het buurtschap 2. Druppels ter plaatse van de Rhijnauwenselaan 3. Een haag kort langs de rijbaan, zodat de weg smaller lijkt.

2. Alignement (horizontaal en vertikaal)

Tek.nr.	Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling	Ernst

3. Dwarsprofiel tussen de projectgrenzen

Tek.nr.	Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling	Ernst	Hoe opgepakt?
K02	1.3.1	Te smalle parkeerstroken waardoor geparkeerde auto's binnen profiel van fietsstraat komen.	Voldoende ruimte voor parkeren (inclusief in- en uitstappen) opnemen in het ontwerp.	A	Op zowel parallelweg (Koningslaan) als provinciale weg zijn de parkeerstroken t.o.v. de huidige situatie verbreed.

Tek.nr.	Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling	Ernst	
K04	1.3.2	Er is onvoldoende ruimte om het gewenste profiel toe te kunnen passen. De minimale obstakelvrije zone van 1,5m (60 km/u) is niet aanwezig. Zie profiel 03	Ontwerpen op basis van obstakel afstand en als dat niet past obstakelbeveiliging opnemen in het ontwerp.	EA	De aanbeveling ontwerpen op basis van obstakelafstand en als dat niet past obstakelbeveiliging opnemen in het ontwerp is ingepast in het huidige plan.
K06	1.3.3	De tussenberm is smaller dan de minimale obstakelvrije ruime. Uit koers geraakte auto's op de hoofdrijbaan kunnen daardoor frontaal in botsing komen met het verkeer op de parallelrijbaan.	Ontwerpen op basis van obstakel afstand en als dat niet past obstakelbeveiliging opnemen in het ontwerp.	EA	De aanbeveling ontwerpen op basis van obstakelafstand en als dat niet past een obstakelbeveiliging opnemen is verwerkt in het huidige plan.
K06	1.3.4	De tussenberm is smaller dan de minimale obstakelvrije ruime. Zie profiel 04	Ontwerpen op basis van obstakel afstand en als dat niet past obstakelbeveiliging opnemen in het ontwerp.	EA	De aanbeveling ontwerpen op basis van obstakelafstand en als dat niet past een obstakelbeveiliging opnemen is verwerkt in het huidige plan.
K06	1.3.5	Onduidelijk of duiker lang genoeg is om een veilige berm in te kunnen richten.	Onderzoeken of duiker lang genoeg is.	O	De voertuigen op de hoofdrijbaan zijn beschermd door de geleiderail die langs het water staat. Langs de parallelweg is de berm breed genoeg.

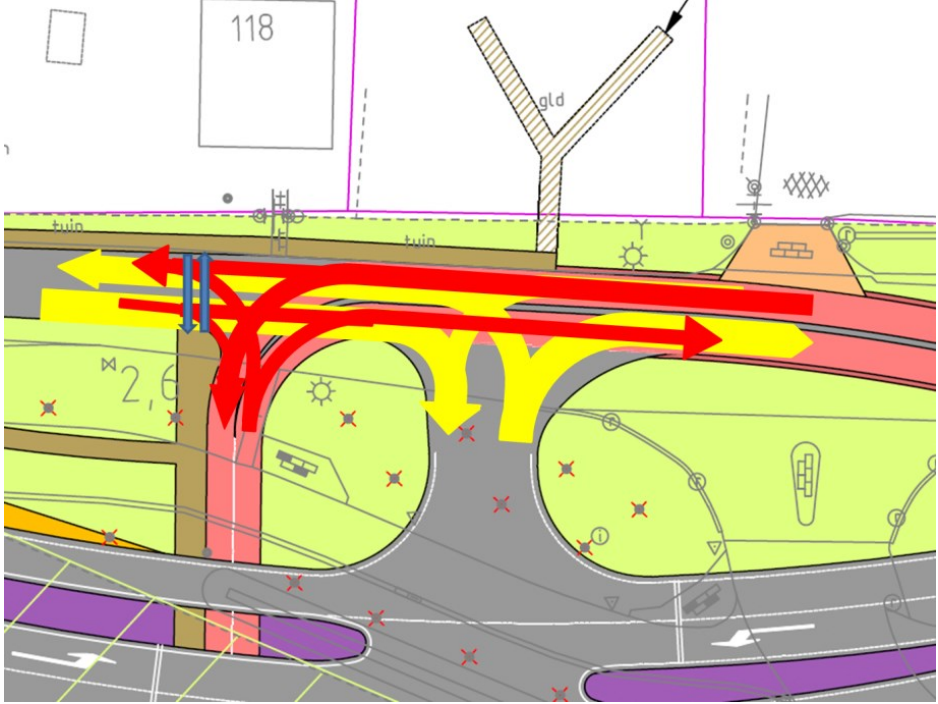
4. Knooppunten en aansluitingen

Tek.nr.	Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling	Ernst

5. Kruispunten en kruisingen

Tek.nr.	Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling	Ernst	
K02	1.5.1	Vanuit continuïteit en beleving bij een	Overwegen gezien de intensiteiten van	A	Er is voorrang voor fietsers vanuit de

Tek.nr.	Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling	Ernst	
		fietststraat (zie 1.1.2) zouden fietsers op deze locatie voorrang te hebben. Opmerking: De richtlijnen en wetgeving conflicteren op dit punt, waarbij het uitgangspunt is dat een uitbuiging van een parallelweg/in twee richtingen bereden fietspad niet in de voorrang zit.	het fietsverkeer ten opzichte van het verkeer op de Mereveldseweg en de verwachting bij het fietsverkeer het kruispunt anders in te richten.		Mereveldseweg. Dit is een zeer grote stroom fietsers uit Houten. De vormgeving is conform richtlijn Handboek wegontwerp, deel GOW, waarbij voor de veiligheid de parallelweg uitgebogen is zodat het logisch wordt voor fietsers dat er geen voorrang vanuit de N411 is. Bij de uitwerking wordt rekening gehouden met uitbreiding snelweg.
K04-K05	1.5.2	Onduidelijk kruissingsvlak met ongebruikelijke voorrang.	Verkeersstromen ontvlechten door haakse oversteken te creëren.	EA	Het ontwerp is aangepast op dit punt. De oversteken komen haaks op elkaar te liggen:

Tek.nr.	Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling	Ernst	
					<p>Een ontvlechting bovenlangs P3 is vanwege landschappelijk inpassing afgevallen. Bij een mogelijke ontvlechting (oplossing voorlans) komt het fietspad dicht tegen de hoofdrijbaan van de N411 te liggen. Hierdoor is er te weinig opstellengte op de noordelijke aansluiting. Dit zorgt dat de verkeerslichten niet meer goed te regelen zijn volgens de geldende normen.</p> <p>Een oplossing is gevonden door de inrichting te optimaliseren. Deze zal voor een optimalere verkeersveiligheid zorgen. De asfaltinrichting (kleur, materiaal), bebording en belijning worden zo vormgegeven dat de verschillende verkeersstromen direct zichtbaar zijn op het kruispunt.</p>

6. Inrichting en uitrusting

Tek.nr.	Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling	Ernst	
K02	1.6.1	Niet herkenbare oversteek vanuit bushalte.	Oversteek bij bushalte herkenbaar maken.	O	De oversteek zal herkenbaar gemaakt worden volgens de geldende richtlijnen qua bebording, verlichting etc.
K02	1.6.2	Onduidelijk of de breedte van de berm	In de berm ruimte reserveren voor het	O	De berm is voldoende breed voor

Tek.nr.	Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling	Ernst	
		(0,60 m) voldoende is om alles te kunnen faciliteren.	plaatsen van objecten als lichtmasten.		verlichting of andere objecten.
K04-K05	1.6.3	Locatie oversteek voor voetgangers t.p.v. kruisingsvlak is onlogisch.	Voetgangers naast het kruisingsvlak laten oversteken.	A	Hierin is een afweging gemaakt. Voetgangers zo min mogelijk laten kruisen met stroom fietsverkeer. Hiervoor is maatwerk geleverd, conform richtlijnen.
K04-K05	1.6.4	De verhoging is een obstakel, ligt in een bocht en geeft een versmalling van het profiel. Door het late zicht op de fysieke versmalling kunnen inhalende fietsers niet uitwijken.	Obstakels in het profiel alleen toepassen op locaties die goed (dag en nacht) zichtbaar zijn.	EA	Het obstakel zal in het huidige ontwerp worden verwijderd.
K04	1.6.5	Locatie bushalte ter hoogte van opstelvakken onwenselijk. De bus moet nu invoegen in het opstelvak. De kans is groot dat de bus niet zal wachten bij groen tot dat er ruimte is maar zich in de opgestelde rij wil invoegen. Dit kan leiden tot ongevallen.	Bushalte opschuiven van het kruispunt af of eigen opstelvak geven.	A	Het verplaatsen van de bushalte aan overzijde kruising gaat ten koste van landelijke sfeer/kwaliteit op de brink. Er is een afweging gemaakt voor een logische locatie met genoeg ruimte en het voorkomen van zo min mogelijk oversteekbewegingen voor de voetganger.
K05	1.6.6	Locatie van uitrit vlak na complex kruispunt is onwenselijk. Maakt situatie nog complexer.	Uitrit verplaatsen.	A	In de huidige situatie is er een uitrit op de N411 zelf. In de nieuwe situatie is het kruispunt beter ingepast en kan de uitrit worden gehandhaafd.
K05	1.6.7	Locatie voor laden / lossen ontbreekt.	Locatie voor laden / lossen opnemen in ontwerp.	O	Een locatie voor laden/lossen is toegevoegd aan het ontwerp.
K05	1.6.8	Uitrit ontbreekt.	Uitritten opnemen in ontwerp.	O	Deze uitrit is toegevoegd aan het ontwerp.
K05	1.6.9	Voorziening voor voetgangers van / naar bushalte ontbreekt	Bushalte met voetpad toegankelijk maken.	A	Dit is toegevoegd aan het ontwerp.

Tek.nr.	Nummer	Beschrijving van het probleem	Aanbeveling	Ernst	
K06	1.6.10	Geen duidelijke en veilige oversteek voor de bewoners aan de zuidzijde die per fiets of lopend van-naar huis willen.	Oversteekbaarheid verbeteren door een midden eiland op te nemen in de hoofdrijbaan.	A	Geen middeneiland, want dat kost veel bomen in noordelijke berm. Er is een drempel (60 km/h) toegepast.
K06	1.6.11	Profiel houdt plotseling op.	Voor herkenbaarheid / eenduidigheid doorzetten tot kruispunt	A	De fietsstraat zal worden doorgetrokken tot de Van Zijldreef in Bunnik.